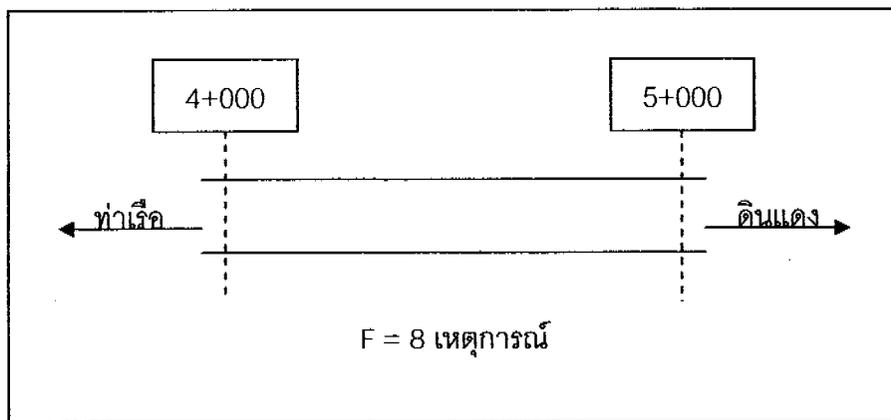


ผนวก ข

ตัวอย่างการคำนวณและผลการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรโดยวิธี Crash Frequency Method

ตัวอย่าง

ส่วนของถนนบนสายทางดินแดง-ท่าเรือ รหัส A105B เริ่มตั้งแต่หลักกิโลเมตรที่ 4+000 ถึง 5+000 (L=1 กิโลเมตร) มีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้นในปีพ.ศ.2548 (F) จำนวน 8 เหตุการณ์



ภาพที่ ข.1 ตัวอย่างการคำนวณส่วนของถนนวิธี Crash Frequency Method

ขั้นตอนที่ 1 คำนวณค่าความถี่เฉลี่ยการเกิดอุบัติเหตุของสายทางดินแดง-ท่าเรือ (F_{av})

$$F_{av} = 1.625 \text{ เหตุการณ์}$$

ขั้นตอนที่ 2 หาค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของการเกิดอุบัติเหตุของสายทางดินแดง-ท่าเรือ (S_F)

$$S_F = 2.125$$

ขั้นตอนที่ 3 คำนวณค่าความถี่การเกิดอุบัติเหตุวิกฤติ (F_{cr})

$$\begin{aligned} F_{cr} &= F_{av} + S_F \\ &= 1.625 + 2.125 \\ &= 3.750 \text{ เหตุการณ์} \end{aligned}$$

ขั้นตอนที่ 4 เปรียบเทียบค่าความถี่เฉลี่ยการเกิดอุบัติเหตุของสายทางดินแดง-ท่าเรือ (F_{av}) และค่าความถี่การเกิดอุบัติเหตุวิกฤติ (F_{cr})

ถ้าค่าความถี่เฉลี่ยการเกิดอุบัติเหตุ (F_{av}) มากกว่าค่าความถี่การเกิดอุบัติเหตุวิกฤติ (F_{cr}) จะพิจารณาว่าส่วนของถนนนั้นมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (Hazardous Location)

จากตัวอย่างส่วนของถนนบนสายทางดินแดง-ท่าเรือ รหัส A105B มีค่าค่าความถี่เฉลี่ยการเกิดอุบัติเหตุ (F_{av}) มากกว่าค่าความถี่การเกิดอุบัติเหตุวิกฤติ (F_{cr}) ดังนั้น ส่วนของถนนนี้ จึงมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ ข.1

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจากรางในปี พ.ศ.2547 สายทาง A1 : ดินแดง-ท่าเรือ

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
A101A	0+000	1+000	0	5.031386	N
A102A	1+000	2+000	0	5.031386	N
A103A	2+000	3+000	0	5.031386	N
A104A	3+000	4+000	3	5.031386	N
A105A	4+000	5+000	3	5.031386	N
A106A	5+000	6+000	5	5.031386	N
A107A	6+000	7+000	5	5.031386	N
A108A	7+000	8+000	5	5.031386	N
A101B	0+000	1+000	1	5.031386	N
A102B	1+000	2+000	0	5.031386	N
A103B	2+000	3+000	2	5.031386	N
A104B	3+000	4+000	5	5.031386	N
A105B	4+000	5+000	5	5.031386	N
A106B	5+000	6+000	6	5.031386	H
A107B	6+000	7+000	3	5.031386	N
A108B	7+000	8+000	3	5.031386	N
SUM			46		
AVERAGE			2.875		
STDV			2.156386		

ตารางที่ ข.2

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ.2547 สายทาง A2 : ดาวคะนอง-ท่าเรือ

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
A201A	20+000	21+000	4	7.1362589	N
A202A	21+000	22+000	5	7.1362589	N
A203A	22+000	23+000	7	7.1362589	N
A204A	23+000	24+000	5	7.1362589	N
A205A	24+000	25+000	8	7.1362589	H
A206A	25+000	26+000	8	7.1362589	H
A207A	26+000	27+000	9	7.1362589	H
A208A	27+000	28+000	2	7.1362589	N
A209A	28+000	29+000	2	7.1362589	N
A210A	29+000	30+000	1	7.1362589	N
A211A	30+000	31+000	5	7.1362589	N
A201B	20+000	21+000	5	7.1362589	N
A202B	21+000	22+000	5	7.1362589	N
A203B	22+000	23+000	5	7.1362589	N
A204B	23+000	24+000	4	7.1362589	N
A205B	24+000	25+000	10	7.1362589	H
A206B	25+000	26+000	4	7.1362589	N
A207B	26+000	27+000	3	7.1362589	N
A208B	27+000	28+000	1	7.1362589	N
A209B	28+000	29+000	1	7.1362589	N
A210B	29+000	30+000	1	7.1362589	N
A211B	30+000	31+000	0	7.1362589	N
SUM				95	
AVERAGE				4.3181818	
STDV				2.8180771	

ตารางที่ ข.3

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจากรถในปี พ.ศ.2547 สายทาง A3 : บางนา-ท่าเรือ

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
A301A	10+000	11+000	2	5.3155378	N
A302A	11+000	12+000	2	5.3155378	N
A303A	12+000	13+000	6	5.3155378	H
A304A	13+000	14+000	4	5.3155378	N
A305A	14+000	15+000	8	5.3155378	H
A306A	15+000	16+000	6	5.3155378	H
A307A	16+000	17+000	3	5.3155378	N
A308A	17+000	18+000	4	5.3155378	N
A309A	18+000	19+000	2	5.3155378	N
A301B	10+000	11+000	2	5.3155378	N
A302B	11+000	12+000	4	5.3155378	N
A303B	12+000	13+000	3	5.3155378	N
A304B	13+000	14+000	0	5.3155378	N
A305B	14+000	15+000	4	5.3155378	N
A306B	15+000	16+000	3	5.3155378	N
A307B	16+000	17+000	4	5.3155378	N
A308B	17+000	18+000	0	5.3155378	N
A309B	18+000	19+000	0	5.3155378	N
SUM			57		
AVERAGE			3.166667		
STDV			2.148871		

ตารางที่ ข.4

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ.2547 สายทาง B1 : บางโคล่-แจ้งวัฒนะ

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
B101A	0+000	1+000	16	8.534494913	H
B102A	1+000	2+000	9	8.534494913	H
B103A	2+000	3+000	3	8.534494913	N
B104A	3+000	4+000	5	8.534494913	N
B105A	4+000	5+000	8	8.534494913	N
B106A	5+000	6+000	1	8.534494913	N
B107A	6+000	7+000	7	8.534494913	N
B108A	7+000	8+000	5	8.534494913	N
B109A	8+000	9+000	8	8.534494913	N
B110A	9+000	10+000	9	8.534494913	H
B111A	10+000	11+000	11	8.534494913	H
B112A	11+000	12+000	8	8.534494913	N
B113A	12+000	13+000	13	8.534494913	H
B114A	13+000	14+000	8	8.534494913	N
B115A	14+000	15+000	6	8.534494913	N
B116A	15+000	16+000	4	8.534494913	N
B117A	16+000	17+000	3	8.534494913	N
B118A	17+000	18+000	0	8.534494913	N
B119A	18+000	19+000	5	8.534494913	N
B120A	19+000	20+000	4	8.534494913	N
B121A	20+000	21+000	2	8.534494913	N
B122A	21+000	22+000	1	8.534494913	N
B123A	22+000	23+000	4	8.534494913	N
B124A	23+000	24+000	3	8.534494913	N
B125A	24+000	25+000	0	8.534494913	N
B101B	0+000	1+000	5	8.534494913	N
B102B	1+000	2+000	4	8.534494913	N

ตารางที่ ๑.4 (ต่อ)

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ.2547 สายทาง B1 : บางโคล่-แจ้งวัฒนะ

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
B103B	2+000	3+000	3	8.534494913	N
B104B	3+000	4+000	8	8.534494913	N
B105B	4+000	5+000	5	8.534494913	N
B106B	5+000	6+000	6	8.534494913	N
B107B	6+000	7+000	7	8.534494913	N
B108B	7+000	8+000	5	8.534494913	N
B109B	8+000	9+000	5	8.534494913	N
B110B	9+000	10+000	11	8.534494913	H
B111B	10+000	11+000	11	8.534494913	H
B112B	11+000	12+000	3	8.534494913	N
B113B	12+000	13+000	3	8.534494913	N
B114B	13+000	14+000	3	8.534494913	N
B115B	14+000	15+000	5	8.534494913	N
B116B	15+000	16+000	3	8.534494913	N
B117B	16+000	17+000	6	8.534494913	N
B118B	17+000	18+000	2	8.534494913	N
B119B	18+000	19+000	1	8.534494913	N
B120B	19+000	20+000	4	8.534494913	N
B121B	20+000	21+000	3	8.534494913	N
B122B	21+000	22+000	3	8.534494913	N
B123B	22+000	23+000	3	8.534494913	N
B124B	23+000	24+000	4	8.534494913	N
B125B	24+000	25+000	0	8.534494913	N
SUM			256		
AVERAGE			5.12		
STDV			3.41449491		

ตารางที่ ๑.5

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจากรถในปี พ.ศ.2547 สายทาง B2 : พญาไท-ศรีนครินทร์

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
B201A	0+000	1+000	7	6.33862179	H
B202A	1+000	2+000	5	6.33862179	N
B203A	2+000	3+000	4	6.33862179	N
B204A	3+000	4+000	3	6.33862179	N
B205A	4+000	5+000	2	6.33862179	N
B206A	5+000	6+000	4	6.33862179	N
B207A	6+000	7+000	2	6.33862179	N
B208A	7+000	8+000	3	6.33862179	N
B209A	8+000	9+000	0	6.33862179	N
B210A	9+000	10+000	2	6.33862179	N
B211A	10+000	11+000	3	6.33862179	N
B212A	11+000	12+000	0	6.33862179	N
B213A	12+000	13+000	3	6.33862179	N
B201B	0+000	1+000	7	6.33862179	H
B202B	1+000	2+000	12	6.33862179	H
B203B	2+000	3+000	9	6.33862179	H
B204B	3+000	4+000	7	6.33862179	H
B205B	4+000	5+000	1	6.33862179	N
B206B	5+000	6+000	4	6.33862179	N
B207B	6+000	7+000	0	6.33862179	N
B208B	7+000	8+000	0	6.33862179	N
B209B	8+000	9+000	2	6.33862179	N
B210B	9+000	10+000	2	6.33862179	N
B211B	10+000	11+000	1	6.33862179	N
B212B	11+000	12+000	2	6.33862179	N
SUM			88		
AVERAGE			3.384615		
STDV			2.954006		

ตารางที่ ๓.6

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ.2547 สายทาง C1 : ฉลองรัช

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
C101A	0+000	1+000	0	3.17497412	N
C102A	1+000	2+000	0	3.17497412	N
C103A	2+000	3+000	1	3.17497412	N
C104A	3+000	4+000	2	3.17497412	N
C105A	4+000	5+000	0	3.17497412	N
C106A	5+000	6+000	2	3.17497412	N
C107A	6+000	7+000	0	3.17497412	N
C108A	7+000	8+000	4	3.17497412	H
C109A	8+000	9+000	1	3.17497412	N
C110A	9+000	10+000	2	3.17497412	N
C111A	10+000	11+000	2	3.17497412	N
C112A	11+000	12+000	2	3.17497412	N
C113A	12+000	13+000	2	3.17497412	N
C114A	13+000	14+000	3	3.17497412	N
C115A	14+000	15+000	4	3.17497412	H
C116A	15+000	16+000	2	3.17497412	N
C117A	16+000	17+000	2	3.17497412	N
C118A	17+000	18+000	2	3.17497412	N
C101B	0+000	1+000	1	3.17497412	N
C102B	1+000	2+000	3	3.17497412	N
C103B	2+000	3+000	2	3.17497412	N
C104B	3+000	4+000	0	3.17497412	N
C105B	4+000	5+000	0	3.17497412	N
C106B	5+000	6+000	2	3.17497412	N
C107B	6+000	7+000	1	3.17497412	N
C108B	7+000	8+000	3	3.17497412	N
C109B	8+000	9+000	4	3.17497412	H

ตารางที่ ๗.6 (ต่อ)

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ.2547 สายทาง C1 : ฉลองรัช

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
C110B	9+000	10+000	5	3.17497412	H
C111B	10+000	11+000	3	3.17497412	N
C112B	11+000	12+000	3	3.17497412	N
C113B	12+000	13+000	2	3.17497412	N
C114B	13+000	14+000	2	3.17497412	N
C115B	14+000	15+000	1	3.17497412	N
C116B	15+000	16+000	0	3.17497412	N
C117B	16+000	17+000	3	3.17497412	N
C118B	17+000	18+000	0	3.17497412	N
SUM			66		
AVERAGE			1.833333333		
STDV			1.341640786		

ตารางที่ ข.7

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจากรางในปี พ.ศ.2547 สายทาง D1 : อุดรรัถยา

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
D101A	0+000	1+000	3	3.328766678	N
D102A	1+000	2+000	5	3.328766678	H
D103A	2+000	3+000	2	3.328766678	N
D104A	3+000	4+000	1	3.328766678	N
D105A	4+000	5+000	2	3.328766678	N
D106A	5+000	6+000	2	3.328766678	N
D107A	6+000	7+000	3	3.328766678	N
D108A	7+000	8+000	1	3.328766678	N
D109A	8+000	9+000	0	3.328766678	N
D110A	9+000	10+000	0	3.328766678	N
D111A	10+000	11+000	2	3.328766678	N
D112A	11+000	12+000	1	3.328766678	N
D113A	12+000	13+000	1	3.328766678	N
D114A	13+000	14+000	1	3.328766678	N
D115A	14+000	15+000	0	3.328766678	N
D116A	15+000	16+000	0	3.328766678	N
D117A	16+000	17+000	9	3.328766678	H
D118A	17+000	18+000	2	3.328766678	N
D119A	18+000	19+000	2	3.328766678	N
D120A	19+000	20+000	0	3.328766678	N
D121A	20+000	21+000	0	3.328766678	N
D122A	21+000	22+000	0	3.328766678	N
D123A	22+000	23+000	2	3.328766678	N
D124A	23+000	24+000	0	3.328766678	N
D125A	24+000	25+000	1	3.328766678	N
D126A	25+000	26+000	0	3.328766678	N
D127A	26+000	27+000	0	3.328766678	N

ตารางที่ ข.7 (ต่อ)

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ.2547 สายทาง D1 : อุดรรัถยา

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
D128A	27+000	28+000	1	3.328766678	N
D129A	28+000	29+000	0	3.328766678	N
D130A	29+000	30+000	0	3.328766678	N
D131A	30+000	31+000	0	3.328766678	N
D101B	0+000	1+000	2	3.328766678	N
D102B	1+000	2+000	3	3.328766678	N
D103B	2+000	3+000	4	3.328766678	H
D104B	3+000	4+000	5	3.328766678	H
D105B	4+000	5+000	0	3.328766678	N
D106B	5+000	6+000	0	3.328766678	N
D107B	6+000	7+000	2	3.328766678	N
D108B	7+000	8+000	1	3.328766678	N
D109B	8+000	9+000	4	3.328766678	H
D110B	9+000	10+000	2	3.328766678	N
D111B	10+000	11+000	3	3.328766678	N
D112B	11+000	12+000	1	3.328766678	N
D113B	12+000	13+000	0	3.328766678	N
D114B	13+000	14+000	3	3.328766678	N
D115B	14+000	15+000	5	3.328766678	H
D116B	15+000	16+000	3	3.328766678	N
D117B	16+000	17+000	6	3.328766678	H
D118B	17+000	18+000	0	3.328766678	N
D119B	18+000	19+000	1	3.328766678	N
D120B	19+000	20+000	1	3.328766678	N
D121B	20+000	21+000	0	3.328766678	N
D122B	21+000	22+000	1	3.328766678	N
D123B	22+000	23+000	1	3.328766678	N

ตารางที่ ข.7 (ต่อ)

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ.2547 สายทาง D1 : อุดรรัถยา

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
D124B	23+000	24+000	2	3.328766678	N
D125B	24+000	25+000	1	3.328766678	N
D126B	25+000	26+000	2	3.328766678	N
D127B	26+000	27+000	1	3.328766678	N
D128B	27+000	28+000	1	3.328766678	N
D129B	28+000	29+000	0	3.328766678	N
D130B	29+000	30+000	0	3.328766678	N
D131B	30+000	31+000	0	3.328766678	N
SUM			96		
AVERAGE			1.548387		
STDV			1.78038		

ตารางที่ ข.8

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ.2547 สายทาง E1 : บูรพาวลี

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
E101A	0+000	1+000	0	3.008671524	N
E102A	1+000	2+000	0	3.008671524	N
E103A	2+000	3+000	0	3.008671524	N
E104A	3+000	4+000	0	3.008671524	N
E105A	4+000	5+000	0	3.008671524	N
E106A	5+000	6+000	0	3.008671524	N
E107A	6+000	7+000	1	3.008671524	N
E108A	7+000	8+000	0	3.008671524	N
E109A	8+000	9+000	1	3.008671524	N
E110A	9+000	10+000	0	3.008671524	N
E111A	10+000	11+000	0	3.008671524	N
E112A	11+000	12+000	0	3.008671524	N
E113A	12+000	13+000	1	3.008671524	N
E114A	13+000	14+000	3	3.008671524	N
E115A	14+000	15+000	2	3.008671524	N
E116A	15+000	16+000	2	3.008671524	N
E117A	16+000	17+000	5	3.008671524	H
E118A	17+000	18+000	2	3.008671524	N
E119A	18+000	19+000	2	3.008671524	N
E120A	19+000	20+000	3	3.008671524	N
E121A	20+000	21+000	3	3.008671524	N
E122A	21+000	22+000	4	3.008671524	H
E123A	22+000	23+000	6	3.008671524	H
E124A	23+000	24+000	7	3.008671524	H
E125A	24+000	25+000	1	3.008671524	N
E126A	25+000	26+000	3	3.008671524	N
E127A	26+000	27+000	0	3.008671524	N

ตารางที่ ข.8 (ต่อ)

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ.2547 สายทาง E1 : บูรพาวิถี

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
E128A	27+000	28+000	1	3.008671524	N
E129A	28+000	29+000	1	3.008671524	N
E130A	29+000	30+000	9	3.008671524	H
E131A	30+000	31+000	4	3.008671524	H
E132A	31+000	32+000	1	3.008671524	N
E133A	32+000	33+000	1	3.008671524	N
E134A	33+000	34+000	2	3.008671524	N
E135A	34+000	35+000	2	3.008671524	N
E136A	35+000	36+000	2	3.008671524	N
E137A	36+000	37+000	3	3.008671524	N
E138A	37+000	38+000	2	3.008671524	N
E139A	38+000	39+000	1	3.008671524	N
E140A	39+000	40+000	6	3.008671524	H
E141A	40+000	41+000	0	3.008671524	N
E142A	41+000	42+000	2	3.008671524	N
E143A	42+000	43+000	1	3.008671524	N
E144A	43+000	44+000	0	3.008671524	N
E145A	44+000	45+000	2	3.008671524	N
E146A	45+000	46+000	2	3.008671524	N
E147A	46+000	47+000	1	3.008671524	N
E148A	47+000	48+000	2	3.008671524	N
E149A	48+000	49+000	3	3.008671524	N
E150A	49+000	50+000	1	3.008671524	N
E151A	50+000	51+000	1	3.008671524	N
E152A	51+000	52+000	2	3.008671524	N
E153A	52+000	53+000	3	3.008671524	N
E154A	53+000	54+000	2	3.008671524	N

ตารางที่ ๑.8 (ต่อ)

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ.2547 สายทาง E1 : บურพาวีถึ

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
E155A	54+000	55+000	0	3.008671524	N
E101B	0+000	1+000	0	3.008671524	N
E102B	1+000	2+000	0	3.008671524	N
E103B	2+000	3+000	0	3.008671524	N
E104B	3+000	4+000	1	3.008671524	N
E105B	4+000	5+000	0	3.008671524	N
E106B	5+000	6+000	1	3.008671524	N
E107B	6+000	7+000	0	3.008671524	N
E108B	7+000	8+000	2	3.008671524	N
E109B	8+000	9+000	1	3.008671524	N
E110B	9+000	10+000	1	3.008671524	N
E111B	10+000	11+000	2	3.008671524	N
E112B	11+000	12+000	1	3.008671524	N
E113B	12+000	13+000	1	3.008671524	N
E114B	13+000	14+000	2	3.008671524	N
E115B	14+000	15+000	1	3.008671524	N
E116B	15+000	16+000	2	3.008671524	N
E117B	16+000	17+000	3	3.008671524	N
E118B	17+000	18+000	4	3.008671524	H
E119B	18+000	19+000	4	3.008671524	H
E120B	19+000	20+000	1	3.008671524	N
E121B	20+000	21+000	1	3.008671524	N
E122B	21+000	22+000	2	3.008671524	N
E123B	22+000	23+000	3	3.008671524	N
E124B	23+000	24+000	0	3.008671524	N
E125B	24+000	25+000	2	3.008671524	N
E126B	25+000	26+000	0	3.008671524	N

ตารางที่ ๗.8 (ต่อ)

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ.2547 สายทาง E1 : บურพาวีถึ

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
E127B	26+000	27+000	0	3.008671524	N
E128B	27+000	28+000	0	3.008671524	N
E129B	28+000	29+000	1	3.008671524	N
E130B	29+000	30+000	2	3.008671524	N
E131B	30+000	31+000	0	3.008671524	N
E132B	31+000	32+000	2	3.008671524	N
E133B	32+000	33+000	0	3.008671524	N
E134B	33+000	34+000	1	3.008671524	N
E135B	34+000	35+000	1	3.008671524	N
E136B	35+000	36+000	3	3.008671524	N
E137B	36+000	37+000	1	3.008671524	N
E138B	37+000	38+000	0	3.008671524	N
E139B	38+000	39+000	0	3.008671524	N
E140B	39+000	40+000	0	3.008671524	N
E141B	40+000	41+000	0	3.008671524	N
E142B	41+000	42+000	2	3.008671524	N
E143B	42+000	43+000	0	3.008671524	N
E144B	43+000	44+000	0	3.008671524	N
E145B	44+000	45+000	0	3.008671524	N
E146B	45+000	46+000	0	3.008671524	N
E147B	46+000	47+000	0	3.008671524	N
E148B	47+000	48+000	0	3.008671524	N
E149B	48+000	49+000	0	3.008671524	N
E150B	49+000	50+000	0	3.008671524	N
E151B	50+000	51+000	0	3.008671524	N
E152B	51+000	52+000	0	3.008671524	N
E153B	52+000	53+000	0	3.008671524	N

ตารางที่ ๗.8 (ต่อ)

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ.2547 สายทาง E1 : บูรพาวิถี

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
E154B	53+000	54+000	0	3.008671524	N
E155B	54+000	55+000	0	3.008671524	N
SUM			151		
AVERAGE			1.372727273		
STDV			1.635944252		

ตารางที่ ๑.9

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ.2548 สายทาง A1 : ดินแดง-ท่าเรือ

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
A101A	0+000	1+000	0	3.750245	N
A102A	1+000	2+000	0	3.750245	N
A103A	2+000	3+000	2	3.750245	N
A104A	3+000	4+000	3	3.750245	N
A105A	4+000	5+000	3	3.750245	N
A106A	5+000	6+000	4	3.750245	H
A107A	6+000	7+000	0	3.750245	N
A108A	7+000	8+000	1	3.750245	N
A101B	0+000	1+000	0	3.750245	N
A102B	1+000	2+000	0	3.750245	N
A103B	2+000	3+000	1	3.750245	N
A104B	3+000	4+000	2	3.750245	N
A105B	4+000	5+000	8	3.750245	H
A106B	5+000	6+000	1	3.750245	N
A107B	6+000	7+000	1	3.750245	N
A108B	7+000	8+000	0	3.750245	N
SUM			26		
AVERAGE			1.625		
STDV			2.125245		

ตารางที่ ข.10

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ.2548 สายทาง A2 : ดาวคะนอง-ท่าเรือ

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
A201A	20+000	21+000	3	6.7182515	N
A202A	21+000	22+000	3	6.7182515	N
A203A	22+000	23+000	3	6.7182515	N
A204A	23+000	24+000	5	6.7182515	N
A205A	24+000	25+000	9	6.7182515	H
A206A	25+000	26+000	5	6.7182515	N
A207A	26+000	27+000	14	6.7182515	H
A208A	27+000	28+000	2	6.7182515	N
A209A	28+000	29+000	3	6.7182515	N
A210A	29+000	30+000	3	6.7182515	N
A211A	30+000	31+000	1	6.7182515	N
A201B	20+000	21+000	3	6.7182515	N
A202B	21+000	22+000	2	6.7182515	N
A203B	22+000	23+000	4	6.7182515	N
A204B	23+000	24+000	3	6.7182515	N
A205B	24+000	25+000	8	6.7182515	H
A206B	25+000	26+000	1	6.7182515	N
A207B	26+000	27+000	1	6.7182515	N
A208B	27+000	28+000	2	6.7182515	N
A209B	28+000	29+000	1	6.7182515	N
A210B	29+000	30+000	0	6.7182515	N
A211B	30+000	31+000	1	6.7182515	N
SUM			77		
AVERAGE			3.5		
STDV			3.218252		

ตารางที่ ข.11

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ.2548 สายทาง A3 : บางนา-ท่าเรือ

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
A301A	10+000	11+000	0	4.450838	N
A302A	11+000	12+000	6	4.450838	H
A303A	12+000	13+000	4	4.450838	N
A304A	13+000	14+000	2	4.450838	N
A305A	14+000	15+000	3	4.450838	N
A306A	15+000	16+000	4	4.450838	N
A307A	16+000	17+000	7	4.450838	H
A308A	17+000	18+000	3	4.450838	N
A309A	18+000	19+000	1	4.450838	N
A301B	10+000	11+000	2	4.450838	N
A302B	11+000	12+000	2	4.450838	N
A303B	12+000	13+000	3	4.450838	N
A304B	13+000	14+000	1	4.450838	N
A305B	14+000	15+000	4	4.450838	N
A306B	15+000	16+000	1	4.450838	N
A307B	16+000	17+000	0	4.450838	N
A308B	17+000	18+000	0	4.450838	N
A309B	18+000	19+000	0	4.450838	N
SUM			43		
AVERAGE			2.388889		
STDV			2.061949		

ตารางที่ ข.12

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ.2548 สายทาง B1 : บางโคล่-แจ้งวัฒนะ

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
B101A	0+000	1+000	16	7.358243367	H
B102A	1+000	2+000	5	7.358243367	N
B103A	2+000	3+000	2	7.358243367	N
B104A	3+000	4+000	3	7.358243367	N
B105A	4+000	5+000	4	7.358243367	N
B106A	5+000	6+000	6	7.358243367	N
B107A	6+000	7+000	7	7.358243367	N
B108A	7+000	8+000	9	7.358243367	H
B109A	8+000	9+000	4	7.358243367	N
B110A	9+000	10+000	13	7.358243367	H
B111A	10+000	11+000	5	7.358243367	N
B112A	11+000	12+000	5	7.358243367	N
B113A	12+000	13+000	5	7.358243367	N
B114A	13+000	14+000	6	7.358243367	N
B115A	14+000	15+000	6	7.358243367	N
B116A	15+000	16+000	2	7.358243367	N
B117A	16+000	17+000	1	7.358243367	N
B118A	17+000	18+000	2	7.358243367	N
B119A	18+000	19+000	2	7.358243367	N
B120A	19+000	20+000	5	7.358243367	N
B121A	20+000	21+000	3	7.358243367	N
B122A	21+000	22+000	3	7.358243367	N
B123A	22+000	23+000	6	7.358243367	N
B124A	23+000	24+000	4	7.358243367	N
B125A	24+000	25+000	1	7.358243367	N
B101B	0+000	1+000	4	7.358243367	N
B102B	1+000	2+000	6	7.358243367	N

ตารางที่ ข.12 (ต่อ)

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ.2548 สายทาง B1 : บางโคล่-แจ้งวัฒนะ

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
B103B	2+000	3+000	5	7.358243367	N
B104B	3+000	4+000	5	7.358243367	N
B105B	4+000	5+000	1	7.358243367	N
B106B	5+000	6+000	3	7.358243367	N
B107B	6+000	7+000	6	7.358243367	N
B108B	7+000	8+000	0	7.358243367	N
B109B	8+000	9+000	10	7.358243367	H
B110B	9+000	10+000	3	7.358243367	N
B111B	10+000	11+000	8	7.358243367	H
B112B	11+000	12+000	2	7.358243367	N
B113B	12+000	13+000	3	7.358243367	N
B114B	13+000	14+000	4	7.358243367	N
B115B	14+000	15+000	5	7.358243367	N
B116B	15+000	16+000	5	7.358243367	N
B117B	16+000	17+000	5	7.358243367	N
B118B	17+000	18+000	3	7.358243367	N
B119B	18+000	19+000	0	7.358243367	N
B120B	19+000	20+000	0	7.358243367	N
B121B	20+000	21+000	2	7.358243367	N
B122B	21+000	22+000	0	7.358243367	N
B123B	22+000	23+000	3	7.358243367	N
B124B	23+000	24+000	3	7.358243367	N
B125B	24+000	25+000	0	7.358243367	N
SUM			211		
AVERAGE			4.22		
STDV			3.13824337		

ตารางที่ ข.13

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ.2548 สายทาง B2 : พญาไท-ศรีนครินทร์

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
B201A	0+000	1+000	10	6.28395218	H
B202A	1+000	2+000	5	6.28395218	N
B203A	2+000	3+000	6	6.28395218	N
B204A	3+000	4+000	8	6.28395218	H
B205A	4+000	5+000	1	6.28395218	N
B206A	5+000	6+000	2	6.28395218	N
B207A	6+000	7+000	2	6.28395218	N
B208A	7+000	8+000	1	6.28395218	N
B209A	8+000	9+000	1	6.28395218	N
B210A	9+000	10+000	5	6.28395218	N
B211A	10+000	11+000	5	6.28395218	N
B212A	11+000	12+000	2	6.28395218	N
B213A	12+000	13+000	5	6.28395218	N
B201B	0+000	1+000	5	6.28395218	N
B202B	1+000	2+000	10	6.28395218	H
B203B	2+000	3+000	5	6.28395218	N
B204B	3+000	4+000	5	6.28395218	N
B205B	4+000	5+000	0	6.28395218	N
B206B	5+000	6+000	2	6.28395218	N
B207B	6+000	7+000	1	6.28395218	N
B208B	7+000	8+000	1	6.28395218	N
B209B	8+000	9+000	1	6.28395218	N
B210B	9+000	10+000	1	6.28395218	N
B211B	10+000	11+000	0	6.28395218	N
SUM			88		
AVERAGE			3.384615		
STDV			2.899337		

ตารางที่ ข.14

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ.2548 สายทาง C1 : ฉลองรัช

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
C101A	0+000	1+000	0	3.91440781	N
C102A	1+000	2+000	0	3.91440781	N
C103A	2+000	3+000	4	3.91440781	H
C104A	3+000	4+000	2	3.91440781	N
C105A	4+000	5+000	1	3.91440781	N
C106A	5+000	6+000	3	3.91440781	N
C107A	6+000	7+000	3	3.91440781	N
C108A	7+000	8+000	3	3.91440781	N
C109A	8+000	9+000	4	3.91440781	H
C110A	9+000	10+000	5	3.91440781	H
C111A	10+000	11+000	2	3.91440781	N
C112A	11+000	12+000	3	3.91440781	N
C113A	12+000	13+000	5	3.91440781	H
C114A	13+000	14+000	3	3.91440781	N
C115A	14+000	15+000	2	3.91440781	N
C116A	15+000	16+000	4	3.91440781	H
C117A	16+000	17+000	3	3.91440781	N
C118A	17+000	18+000	0	3.91440781	N
C101B	0+000	1+000	1	3.91440781	N
C102B	1+000	2+000	1	3.91440781	N
C103B	2+000	3+000	3	3.91440781	N
C104B	3+000	4+000	2	3.91440781	N
C105B	4+000	5+000	0	3.91440781	N
C106B	5+000	6+000	1	3.91440781	N
C107B	6+000	7+000	4	3.91440781	H
C108B	7+000	8+000	3	3.91440781	N
C109B	8+000	9+000	7	3.91440781	H

ตารางที่ ข.14 (ต่อ)

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจากรางในปี พ.ศ.2548 สายทาง C1 : ฉลองรัช

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
C110B	9+000	10+000	3	3.91440781	N
C111B	10+000	11+000	3	3.91440781	N
C112B	11+000	12+000	1	3.91440781	N
C113B	12+000	13+000	1	3.91440781	N
C114B	13+000	14+000	1	3.91440781	N
C115B	14+000	15+000	1	3.91440781	N
C116B	15+000	16+000	0	3.91440781	N
C117B	16+000	17+000	1	3.91440781	N
C118B	17+000	18+000	0	3.91440781	N
SUM			80		
AVERAGE			2.222222222		
STDV			1.692185588		

ตารางที่ ข.15

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ.2548 สายทาง D1 : อุดรรัถยา

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
D101A	0+000	1+000	0	4.486364155	N
D102A	1+000	2+000	1	4.486364155	N
D103A	2+000	3+000	0	4.486364155	N
D104A	3+000	4+000	0	4.486364155	N
D105A	4+000	5+000	3	4.486364155	N
D106A	5+000	6+000	1	4.486364155	N
D107A	6+000	7+000	1	4.486364155	N
D108A	7+000	8+000	1	4.486364155	N
D109A	8+000	9+000	0	4.486364155	N
D110A	9+000	10+000	2	4.486364155	N
D111A	10+000	11+000	2	4.486364155	N
D112A	11+000	12+000	2	4.486364155	N
D113A	12+000	13+000	1	4.486364155	N
D114A	13+000	14+000	0	4.486364155	N
D115A	14+000	15+000	1	4.486364155	N
D116A	15+000	16+000	1	4.486364155	N
D117A	16+000	17+000	24	4.486364155	H
D118A	17+000	18+000	1	4.486364155	N
D119A	18+000	19+000	1	4.486364155	N
D120A	19+000	20+000	1	4.486364155	N
D121A	20+000	21+000	1	4.486364155	N
D122A	21+000	22+000	1	4.486364155	N
D123A	22+000	23+000	0	4.486364155	N
D124A	23+000	24+000	0	4.486364155	N
D125A	24+000	25+000	1	4.486364155	N
D126A	25+000	26+000	0	4.486364155	N
D127A	26+000	27+000	0	4.486364155	N

ตารางที่ ข.15 (ต่อ)

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ.2548 สายทาง D1 : อุดรรัถยา

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
D128A	27+000	28+000	0	4.486364155	N
D129A	28+000	29+000	0	4.486364155	N
D130A	29+000	30+000	0	4.486364155	N
D131A	30+000	31+000	0	4.486364155	N
D101B	0+000	1+000	3	4.486364155	N
D102B	1+000	2+000	4	4.486364155	N
D103B	2+000	3+000	3	4.486364155	N
D104B	3+000	4+000	1	4.486364155	N
D105B	4+000	5+000	3	4.486364155	N
D106B	5+000	6+000	0	4.486364155	N
D107B	6+000	7+000	3	4.486364155	N
D108B	7+000	8+000	0	4.486364155	N
D109B	8+000	9+000	2	4.486364155	N
D110B	9+000	10+000	2	4.486364155	N
D111B	10+000	11+000	0	4.486364155	N
D112B	11+000	12+000	0	4.486364155	N
D113B	12+000	13+000	0	4.486364155	N
D114B	13+000	14+000	0	4.486364155	N
D115B	14+000	15+000	1	4.486364155	N
D116B	15+000	16+000	0	4.486364155	N
D117B	16+000	17+000	4	4.486364155	N
D118B	17+000	18+000	2	4.486364155	N
D119B	18+000	19+000	3	4.486364155	N
D120B	19+000	20+000	2	4.486364155	N
D121B	20+000	21+000	1	4.486364155	N
D122B	21+000	22+000	0	4.486364155	N
D123B	22+000	23+000	0	4.486364155	N

ตารางที่ ข.15 (ต่อ)

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ.2548 สายทาง D1 : อุดรรัถยา

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
D124B	23+000	24+000	0	4.486364155	N
D125B	24+000	25+000	1	4.486364155	N
D126B	25+000	26+000	0	4.486364155	N
D127B	26+000	27+000	1	4.486364155	N
D128B	27+000	28+000	2	4.486364155	N
D129B	28+000	29+000	0	4.486364155	N
D130B	29+000	30+000	0	4.486364155	N
D131B	30+000	31+000	0	4.486364155	N
SUM			84		
AVERAGE			1.354839		
STDV			3.131525		

ตารางที่ ๑.16

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ.2548 สายทาง E1 : บุรพาวัง

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
E101A	0+000	1+000	0	2.779520039	N
E102A	1+000	2+000	0	2.779520039	N
E103A	2+000	3+000	0	2.779520039	N
E104A	3+000	4+000	1	2.779520039	N
E105A	4+000	5+000	0	2.779520039	N
E106A	5+000	6+000	0	2.779520039	N
E107A	6+000	7+000	5	2.779520039	H
E108A	7+000	8+000	0	2.779520039	N
E109A	8+000	9+000	0	2.779520039	N
E110A	9+000	10+000	1	2.779520039	N
E111A	10+000	11+000	1	2.779520039	N
E112A	11+000	12+000	2	2.779520039	N
E113A	12+000	13+000	0	2.779520039	N
E114A	13+000	14+000	2	2.779520039	N
E115A	14+000	15+000	1	2.779520039	N
E116A	15+000	16+000	6	2.779520039	H
E117A	16+000	17+000	4	2.779520039	H
E118A	17+000	18+000	3	2.779520039	H
E119A	18+000	19+000	2	2.779520039	N
E120A	19+000	20+000	2	2.779520039	N
E121A	20+000	21+000	2	2.779520039	N
E122A	21+000	22+000	3	2.779520039	H
E123A	22+000	23+000	3	2.779520039	H
E124A	23+000	24+000	3	2.779520039	H
E125A	24+000	25+000	0	2.779520039	N
E126A	25+000	26+000	1	2.779520039	N
E127A	26+000	27+000	2	2.779520039	N

ตารางที่ ข.16 (ต่อ)

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ.2548 สายทาง E1 : นูรพาวีถึ

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
E128A	27+000	28+000	3	2.779520039	H
E129A	28+000	29+000	0	2.779520039	N
E130A	29+000	30+000	1	2.779520039	N
E131A	30+000	31+000	2	2.779520039	N
E132A	31+000	32+000	2	2.779520039	N
E133A	32+000	33+000	2	2.779520039	N
E134A	33+000	34+000	5	2.779520039	H
E135A	34+000	35+000	0	2.779520039	N
E136A	35+000	36+000	4	2.779520039	H
E137A	36+000	37+000	2	2.779520039	N
E138A	37+000	38+000	2	2.779520039	N
E139A	38+000	39+000	2	2.779520039	N
E140A	39+000	40+000	3	2.779520039	H
E141A	40+000	41+000	2	2.779520039	N
E142A	41+000	42+000	0	2.779520039	N
E143A	42+000	43+000	2	2.779520039	N
E144A	43+000	44+000	1	2.779520039	N
E145A	44+000	45+000	0	2.779520039	N
E146A	45+000	46+000	1	2.779520039	N
E147A	46+000	47+000	0	2.779520039	N
E148A	47+000	48+000	2	2.779520039	N
E149A	48+000	49+000	2	2.779520039	N
E150A	49+000	50+000	2	2.779520039	N
E151A	50+000	51+000	1	2.779520039	N
E152A	51+000	52+000	3	2.779520039	H
E153A	52+000	53+000	2	2.779520039	N
E154A	53+000	54+000	2	2.779520039	N

ตารางที่ ข.16 (ต่อ)

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ.2548 สายทาง E1 : บูรพาวิถี

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
E155A	54+000	55+000	0	2.779520039	N
E101B	0+000	1+000	0	2.779520039	N
E102B	1+000	2+000	0	2.779520039	N
E103B	2+000	3+000	0	2.779520039	N
E104B	3+000	4+000	0	2.779520039	N
E105B	4+000	5+000	0	2.779520039	N
E106B	5+000	6+000	1	2.779520039	N
E107B	6+000	7+000	2	2.779520039	N
E108B	7+000	8+000	2	2.779520039	N
E109B	8+000	9+000	1	2.779520039	N
E110B	9+000	10+000	1	2.779520039	N
E111B	10+000	11+000	1	2.779520039	N
E112B	11+000	12+000	1	2.779520039	N
E113B	12+000	13+000	2	2.779520039	N
E114B	13+000	14+000	4	2.779520039	H
E115B	14+000	15+000	2	2.779520039	N
E116B	15+000	16+000	1	2.779520039	N
E117B	16+000	17+000	1	2.779520039	N
E118B	17+000	18+000	4	2.779520039	H
E119B	18+000	19+000	5	2.779520039	H
E120B	19+000	20+000	4	2.779520039	H
E121B	20+000	21+000	4	2.779520039	H
E122B	21+000	22+000	0	2.779520039	N
E123B	22+000	23+000	0	2.779520039	N
E124B	23+000	24+000	3	2.779520039	H
E125B	24+000	25+000	0	2.779520039	N
E126B	25+000	26+000	2	2.779520039	N

ตารางที่ ข.16 (ต่อ)

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ.2548 สายทาง E1 : บูรพาวัง

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
E127B	26+000	27+000	1	2.779520039	N
E128B	27+000	28+000	1	2.779520039	N
E129B	28+000	29+000	0	2.779520039	N
E130B	29+000	30+000	2	2.779520039	N
E131B	30+000	31+000	1	2.779520039	N
E132B	31+000	32+000	0	2.779520039	N
E133B	32+000	33+000	0	2.779520039	N
E134B	33+000	34+000	1	2.779520039	N
E135B	34+000	35+000	0	2.779520039	N
E136B	35+000	36+000	0	2.779520039	N
E137B	36+000	37+000	1	2.779520039	N
E138B	37+000	38+000	0	2.779520039	N
E139B	38+000	39+000	2	2.779520039	N
E140B	39+000	40+000	2	2.779520039	N
E141B	40+000	41+000	0	2.779520039	N
E142B	41+000	42+000	0	2.779520039	N
E143B	42+000	43+000	0	2.779520039	N
E144B	43+000	44+000	2	2.779520039	N
E145B	44+000	45+000	1	2.779520039	N
E146B	45+000	46+000	0	2.779520039	N
E147B	46+000	47+000	1	2.779520039	N
E148B	47+000	48+000	3	2.779520039	H
E149B	48+000	49+000	0	2.779520039	N
E150B	49+000	50+000	0	2.779520039	N
E151B	50+000	51+000	0	2.779520039	N
E152B	51+000	52+000	0	2.779520039	N
E153B	52+000	53+000	0	2.779520039	N

ตารางที่ ข.16 (ต่อ)

ผลการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรในปี พ.ศ.2548 สายทาง E1 : บูรพาวิถี

โดยวิธี Crash Frequency Method

Section ID	Start	End	Num_Acc	Critical Value	Risk Location
E154B	53+000	54+000	0	2.779520039	N
E155B	54+000	55+000	0	2.779520039	N
SUM			151		
AVERAGE			1.372727273		
STDV			1.406792767		